

**Berliner Denkmaltag 2004**  
**Hr. Dr. Staroste**  
**Berliner Hafen- und Kanalanlagen**

Noch vor 100 Jahren war Berlin nicht nur die bedeutendste Industriestadt Europas.

Mit einem Güterumschlag von 10,4 Mio. t war Berlin nach Duisburg auch die zweitgrößte Binnenhafenstadt Deutschlands. Auf den Berliner Wasserstraßen verkehrten in dichter Folge Binnenschiffe.

Die Leistungsfähigkeit der Berliner Wasserstraßen und Hafenkapazitäten wurden deshalb bis zum II. Weltkrieg ständig erweitert und ausgebaut (**Abb. 1,**

**Übersichtsplan, 1970**). Von dieser regen gewerblichen Binnenschifffahrt ist in der Stadt nur noch wenig zu spüren, geblieben sind jedoch viele bauliche Zeugnisse aus dieser Zeit.

Nicht wenige stehen wegen ihrer herausragenden Bedeutung inzwischen unter Denkmalschutz. Häufig haben diese Bauten und Anlagen jedoch ihre ursprüngliche Funktion längst verloren und mussten deshalb anderen Nutzungen zugeführt werden.

Ich möchte Ihnen im folgenden einige für die Berliner Binnenschifffahrt besonders bedeutende und deshalb auch denkmalgeschützte Häfen, Kanäle und Speicherbauten vorstellen.

Beginnen möchte ich mit der Mühlendammschleuse (**Abb. 2 ,**

**Mühlendammschleuse um 1895**). 1936-42 von der Wasserbaudirektion Kurmark ca. etwa 100 Meter flussaufwärts von der alten Anlage entfernt erbaut, wurde die neue **Mühlendamm-Schleuse** mit Stemmtoren und zwei Kammern nach modernsten technischen Gesichtspunkten ausgestattet. Sie ist noch heute die wichtigste innerstädtische Schleuse Berlins.

Der genius loci der Mühlendamm Schleuse bzw. des Mühlendamms führt uns jedoch zurück bis in Anfänge der Berliner Stadtgeschichte.

Die wirtschaftliche und städtebauliche Entwicklung Berlins war von Beginn an durch die Lage an der Spree entscheidend geprägt worden. Die Doppelstadt Berlin-Kölln bzw. deren vorstädtische Siedlungsvorläufer wurden um 1200 an einer Verengung des Spreetales zwischen den Hochflächen des Barnim und des Teltow angelegt.

Hier kreuzten sich wichtige West-Ost-Fernhandelswege, die mitteleuropäische Handelsstraße Magdeburg-Posen-Gnesen und der Elbe-Havel-Spree-Wasserweg.

Im 13. und 14. Jahrhundert entwickelte sich die Doppelstadt zu einer der führenden Handelsstädte in der Mark Brandenburg. Als Mitglied der Hanse (1358) vermittelte Berlin-Kölln den Handel zwischen den mittelmärkischen und anschließenden mittelbischen Gebieten (Getreide, Holz) und dem Nord- und Ostseeraum (u.a. Tuche, Fisch).

Eine entscheidende Rolle im mittelalterlichen Wirtschaftsleben der Stadt spielte der **Mühlendamm**. Die erste urkundliche Erwähnung gibt es für 1298, im

Zusammenhang mit dem Erwerb des bisher in Köpenick erhobenen Schiffszoll durch die Stadt Berlin. Es ist jedoch davon auszugehen, daß der Mühlendamm bereits Jahrzehnte früher angelegt wurde, archäologische Grabungen in Köpenick deuten auf die Existenz des Berliner Mühlenstaus bereits um 1230/40 hin.

Durch den Mühlendamm wurde die Spree angestaut, der Stau diente dem Betrieb der Mühlen, er ermöglichte zugleich eine dem Schiffsverkehr begünstigende Wasserhaltung und die konsequente Durchsetzung des Niederlage- und Stapelrechts. Nur eine schmale Flutrinne, der Köllnische Stadtgraben diente als Schiffsdurchlass. Man passierte die Flutrinne über eine sog. Freiarche, eine Eintorschleuse, die 1432 erstmals erwähnt wird, jedoch deutlich früher angelegt

worden sein muss (**Abb. 3, Memhardt-Plan von 1650 mit Kammerschleuse am Köllnischen Stadtgraben**).

Um 1550 wird die Freiarche zu einer Kammerschleuse ausgebaut und bis Mitte des 17. Jahrhunderts, u.a. 1653, bereits mehrfach, da in Holzbauweise erbaut und deshalb schnell verschleißend, erneuert. Erst 1694 wird die Stadtschleuse durch Johann Arnold Nehring massiv ausgebaut und diente bis zum Neubau der alten Stadtschleuse 1861-64 Jahre dem Schleusenverkehr. Erst mit der durchgreifenden Neubau des Mühlendamms und der Mühlendammschleuse 1888-93 wird die Spree für Großschiffe, d.h. für 600 Tonnen-Schiffe befahrbar.

Der **Landwehrkanal und der Luisenstädtischer Kanal** gehören zu den ältesten wasserbaulichen Zeugnissen Berlins.

Vor allem seit dem 18. Jahrhundert partizipierte die Berliner Schifffahrt und Hafenwirtschaft vom Bau neuer märkischer Wasserwege, die die Verbindung zur Oder herstellten.

Als erste Verbindung zwischen Oder und Havel war bereits zwischen 1606 und 1620 der Finow-Kanal entstanden. Der Kanal verfiel jedoch wenige Jahre später in den Wirren des 30 jährigen Krieges. 1662 bis 1669 ließ Kurfürst Friedrich Wilhelm den Mühlroser Kanal (auch als Friedrich-Wilhelm-Kanal bezeichnet) als Oder-Spree-Verbindung bauen. 1744 bis 1746 ließ Friedrich II. den inzwischen in Vergessenheit geratenen Finowkanal völlig neu bauen.

Durch die damit verbundene starke Zunahme des Berliner Schiffsverkehrs war die innerstädtische Spree nach wenigen Jahrzehnten hoffnungslos überlastet.

Zur Entlastung der Schifffahrt hatte bereits 1816 der Mühlen-Oberinspektor Schwahn ein Projekt für den Ausbau des Landwehrkanals ausgearbeitet. Das

Projekt kam jedoch nicht zur Ausführung. Erst im Zusammenhang mit dem Bebauungsplan für das Köpenicker Feld legte Peter Joseph Lenné 1840 einen Plan vor, der als wesentliche Voraussetzung den Ausbau des Landwehrgrabens zum Schifffahrtskanal vorsah. Das Köpenicker Feld sollte durch den neu anzulegenden Luisenstädtischen Kanal erschlossen werden. Durch beide Kanalprojekte sollte die gewerbliche Entwicklung stimuliert werden. Darüber hinaus diente der Kanal der Entwässerung des vordem sumpfigen Wiesen- und Buschareals und er fungierte zugleich als Vorfluter und war zudem eminent wichtig für den Hochwasserschutz der Innenstadt. Lenné hatte in seinen Entwurfsplänen von 1840 und 1843 noch den Landwehrkanal als direkt vom Luisenstädtischen Kanal abgehende Wasserstraße vorgesehen, d.h., der östliche Teil des Landwehrgrabens zur Oberspree sollte ursprünglich nicht als schiffbarer Kanal ausgebaut werden (**Abb. 4, Lenné-Plan von 1840**). Erst nach 1843 kam es zu der dann auch ausgeführten Planungsänderung, den gesamten Landwehrgraben zwischen Ober- und Unterspree auszubauen. Der zwischen 1845 und 1850 erbaute (10,4 km) Landwehrkanal hatte eine Wasserspiegelbreite von 22,5 Meter und eine Wassertiefe von 1,57 Meter. Die Uferzone war stark geböscht. Im wesentlichen gleiche Kanalquerschnitte erhielten der 1847-59 angelegte Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal und der Charlottenburger Verbindungskanal (1866-75). Die Wasserhaltung wurde über zwei Schleusen direkt an der Einmündung des Landwehrkanals in die Spree bzw. am westlichen Ende des Tiergartens reguliert. Peter Joseph Lenné hatte auf dieser Lösung bestanden, um im Gebiet des Tiergartens eine spürbare Absenkung des Grundwasserspiegels zu vermeiden, da sonst der Baumbestand des Tiergartens gefährdet war. Der Landwehrkanal war ebenso wie der 1848-52 angelegte Luisenstädtische Kanal integraler Bestandteil der Lennéschen Planung für das Köpenicker Feld: einige der

promenadenartig ausgeführten Hauptstraßenachsen und Schmuckplätze waren mit ihren Sichtbeziehungen und Grünzügen auf die beiden Kanäle ausgerichtet.

Bereits 1883-90 und musste Landwehrkanal erneut ausgebaut werden. Er erhielt eine größere Wassertiefe und vor allem steile (senkrechte) Uferwände (**Abb. 5, Landwehrkanal an der Möckernbrücke, 1905**).

In diesem Zusammenhang entstand 1891-96 der Urbanhafen als wichtigster Umschlagplatz des Landwehrkanals und des Luisenstädtischen Kanals.

Der Luisenstädtische Kanal wurde bereits 1926-29 zugeschüttet und 1929-32 von Erwin Barth und Leo Kloss zu einer Gartenanlage umgestaltet. Mit dem Bau der Mauer im damaligen Grenzbereich verfüllt, wird der Abschnitt zwischen Waldemarstraße und Schillingbrücke seit den 1990er Jahren schrittweise wieder hergestellt (**Abb. 6, Engelbecken, gärtnerisch wiederhergestellt, 2003**).

Der Bau des **Teltowkanals** 1900-06 als Berlin umgehende Wasserstraße (37 km lang) führte zu einer spürbaren Entlastung der innerstädtischen Spree. Durch Stichkanäle mit dem innerstädtischen Wasserwegen verknüpft, u.a über den Neuköllner Schifffahrtskanal und den Rixdorfer Stichkanal, hatte der Teltowkanal mit seinen Hafenanlagen und Ladestraßen große Bedeutung für die Gewerbegebiete im Süden Berlins. Der wichtigste Umschlagplatz war hier der Tempelhofer Hafen. Der Teltowkanal hatte mit dem elektrischen Treidelbetrieb eine für Deutschland einzigartige Besonderheit (**Abb. 7, Teltowkanal mit Treidellokomotive im Probetrieb, 1906**). Die zu Schleppzügen zusammengestellten Schiffseinheiten durften nicht mit eigener Kraft den Kanal durchfahren. Sie wurden mit Treidellokomotiven geschleppt. Nach 1945 wurde der Treidelbetrieb aufgegeben. Heute erinnert der alte Bauhafen an der Sachtlebenstraße in Zehlendorf mit seinen Bauten und Anlagen, u.a. dem kleinen Elektrizitätswerk und dem Lokschuppen,

sowie eine am Kanal inmitten des Bäkeparks in Steglitz aufgestellte Treidellokomotive an diese Zeit.

## **Die Berliner Häfen**

Mit dem Stapelrecht wurden bereits in der mittelalterlichen Doppelstadt Berlin-Cölln Uferzonen der Spree am Mühlendamm als Warenumsschlagplätze genutzt.

Um 1580 ließ Kurfürst Johann Georg ein Hafengebäude und ein Packhaus am linken Ufer des Köllnischen Stadtgrabens, direkt unterhalb der Schleuse auf dem Werder anlegen. 1652 wurde hier ein Kran aufgestellt. 1669 erfolgte der Bau des ersten Packhofes mit dem Niederlage-, Zoll- und Akziseamt am Auslauf des Köllnischen Stadtgrabens.

1743 stellte Friedrich II. das Pomeranzenhaus, die ehemalige Orangerie am Lustgarten als **Neuen Packhof** zur Verfügung und ließ dort einen Kran aufstellen.

1829-31 wurden diese Anlagen durch das nach Entwurf von Carl Friedrich Schinkel errichtete fünfgeschossige Packhofgebäude ersetzt, welches später

Museumsbauten weichen musste. Schinkel ließ bei diesem Bau seine Erfahrungen, die er auf seiner Englandreise mit englischen Vorbildern machte, einfließen. Der Speicher des Neuen Packhofes gilt als einer der erster Industriebauten Berlins

### **(Abb. 8, Neuer Packhof, um 1835)**

Bis Mitte der 1930er Jahre existierte auf dem ehem. Packhofgelände noch das ebenfalls von Schinkel erbaute Salzsteueramt.

Trotz des Anlegens weiterer Häfen, u.a. 1852 der Schöneberger Hafen am gerade fertiggestellten Landwehrkanal, 1859 Bau des Humboldthafens und des Nordhafens am Berlin-Spandauer Schiffahrtskanal, 1883-1886 Errichtung des Packhofes in

Moabit, 1885 und 1891 Bau der Ladestraßen Charlottenburger Ufer-Ost und Ufer-West am Landwehrkanal, 1891-96 Bau des Urbanhafens ebenfalls am Landwehrkanal und der zunehmenden Konkurrenz durch die Eisenbahn konnten die nach 1850 stark ansteigenden Gütermengen kaum bewältigt werden. Vor allem die während der Gründerjahre stark anwachsende Bautätigkeit sowie der die Wirtschaft umwälzende Prozess der Industrialisierung führte zu ständig zunehmenden Massengütertransporten. Da die bestehenden Binnenhäfen den wachsenden Anforderungen nicht mehr genügten, begann die Stadt Berlin, der der preußische Staat 1886 diese Aufgaben in eigener Verantwortung übertragen hatte, 1893 mit den Planungen für zwei leistungsfähige Häfen im Osten und Westen der Stadt. 1899 legte der Stadtbaurat für den Tiefbau, Friedrich Krause, den ersten Entwurf für den **Osthafen**, einem Flusshafen mit ausgezeichneter Eisenbahnverkehrsanbindung am rechten Spreeufer (Stralauer Allee 1-16, Friedrichshain) vor. Die Bauausführung erfolgte 1907-13 nach Entwürfen von Friedrich Krause (Gesamtanlage), Zaar und Henrici (Hochbauten) sowie Kritzler und Tischer (Gestaltung). Die an der 1390 m langen Kaimauer aneinandergereihten, als graue Verblendziegelbauten errichteten Lager-, Wirtschafts- und Verwaltungsgebäude werden durch einen sechsgeschossigen, inzwischen restaurierten und umgenutzten Getreidespeicher beherrscht (**Abb. 9, Getreidespeicher, 1915**).

Den nördlich anschließenden, 1928-29 nach Entwürfen von Oskar Pusch errichteten und 1940 erweiterten gewaltigen Gebäudekubus des Großkühlhauses schmückte ein aus zweifarbigem Klinkermauerwerk kunstvoll gestaltetes Rautenmuster. Ende der 70er Jahre zum Tiefkühlhaus umgebaut, dabei überdeckte eine zusätzlich aufgebrauchte Temperatordämmhülle die Fassaden, wurde das Kühlhaus in den

letzten Jahren restauriert und dient heute u.a. Universal Music als Deutschlandzentrale (**Abb. 10, ehem. Eierkühlhaus und Getreidespeicher, 2003**). Der zwischen 1914 und 1927 nach Entwürfen von Friedrich Krause (Gesamtanlage), Lorz (Ausführungsplanung) und Richard Wolffenstein (Fassadenentwürfe) angelegte **Westhafen** besteht aus drei axial ausgerichteten Hafenbecken mit einer Kailänge von insgesamt 2500 m und einem Fassungsvermögen von achtundsechzig 600 Tonnen-Schiffe, um die sich ein architektonisch hochwertiges Ensemble von Verwaltungs-, Wirtschafts- und Lagerbauten gruppiert. Die monumentale Mitte des Hafens bilden die 1913 entworfenen und mit schwarzbraunen Eisenklinkern verblendeten Bauten am Mittelbecken: das Verwaltungsgebäude, drei Lagerhallen, der Getreidespeicher und der Zollspeicher. Als Ergänzungsbau wurde u.a. das 1939-43 zwischen dem Nordbecken und dem Kanal ein ebenfalls klinkerverblendetes Getreidesilo errichtet. Überlieferte Hebezeuge, u.a. 2 Kräne und technische Ausstattungen im Getreidespeicher zeugen von einem hohen Stand der Technik. Der Westhafen ist noch in Betrieb. Der Getreidespeicher wird seit Mitte der 1990er Jahre vom Geheimen Staatsarchiv als Depot genutzt.

Mit dem Bau des Teltowkanals (1901-06, L.37,8km) wurde für den **Tempelhofer Hafen** ein viereckiges Hafenbecken (180m x 80m) angelegt (**Abb. 11, Tempelhofer Hafen, 1915**). Am Nordkai ließ die Stadt 1908 nach Plänen von Havestadt & Contag, Wigg und Schmidt das 120m-lange, vier- bis fünfgeschossige Lagerhaus mit mächtigem, von Erker und Gaupen durchbrochenen Mansarddach, im Mittelteil gestuftem Satteldach, errichten. Obwohl in der Fassaden- und Dachgestaltung das Vorbild spätbarocker Speicherbauten noch spürbar ist, wirkt der gut gegliederte Mauerwerksbau, der im Inneren eine moderne Stahlbetonkonstruktion erhielt,



zurückhaltend sachlich. Vor dem Lagerhaus am Kai befindet sich noch ein Portalkran aus den zwanziger Jahren.

Neben Häfen und Kanalbauten zeugen noch weitere Bauten und Anlagen von der Geschichte der Berliner Binnenschifffahrt. Beispielhaft möchte ich den Speicher in der Mühlenstraße 78-80 vorstellen. 1907 von R. Schreiber als Getreidesilo erbaut, handelt es sich um ein für die Bauzeit ein bemerkenswert funktionalen Bau, dessen in Betonskelettbauweise errichteter schmuckloser kubischer Baukörper, der ursprünglich ziegelverblendet war und später verputzt wurde, und der heute zu den wenigen überlieferten Zeugnissen dieses Gewerbebandes an der Spree zwischen Osthafen und der Innenstadt gehört. Der Wachturmaufsatz auf dem Flachdach des Silos erinnert an die Zeit der Berliner Mauer, die hier die beiden Stadthälften trennte und der die den II. Weltkrieg überstandenen Gewerbebauten am Spreeufer nach 1961 weichen mussten. Heute sind in dem inzwischen sanierten Speicher Restaurants und Diskotheken eingezogen (**Abb. 12, Speicher um 1995**).

Ein weiteres Beispiel dieses Spreebandes ist auf der anderen Uferseite der **Viktoria-Speicher I der BEHALA** in der Köpenicker Straße 22. 1910-11 von Franz Ahrens als achtgeschossiger Speicherbau in Stahlbetonskelettbauweise errichtet, gehörte er zu den frühen reinen Stahlbetonbauten Berlins.

Am Teltowkanal in Tempelhof, in der Teilestraße 3-8, ist auf einem ehemaligen stark frequentierten Umladeareal ein um 1930/40 aufgestellter Portalkran überliefert, der , dem Kohleumschlag vom Schiff auf die Straße diente. In den 1990er Jahren stillgelegt, gehört er zu den wenigen überlieferten Zeugnissen dieses Gewerbebandes am Teltowkanal bezeugt (**Abb. 13, Portalkran Anfang der 1990er**).

Für die auf einer Insel an der Unterschleuse des Landwehrkanals seit 1905/06 ansässige Versuchsanstalt für Wasserbau und Schifffahrt baute Ludwig Leo 1975/76 den großen Umlauftank, der mit seiner charakteristischen Aggregatarchitektur längst zu einem Berliner Wahrzeichen geworden ist. Ludwig Leo ist vor wenigen Tagen 80

Jahre alt geworden. Es war mir deshalb ein Bedürfnis, mit diesem vergleichsweise jungen Wasserbaudenkmal meinen Vortrag abzuschließen.